loco revue

6/78

mensuel n° 395 - Juin 1978 / 42e année / Prix 9,50 F

395

loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

SOMMAIRE 6/78

c.f. réels	**360**	les vestiges du chemin de fer d'intérêt local du Morbihan
reportage	**332**	Exporail 78
réseau N	**342**	"aide-toi, le ciel t'aidera..." un amateur construit en N
électricité-électronique	**358**	électrification du dépôt Jouef (caténaire)
modélisme à toute vapeur	**354**	qui n'a pas eu envie d'avoir "sa" locomotive à vapeur ?
trucs et moyens	**341**	un étau pour vos essieux
test	**348**	les voitures DEV type U en acier inox et leurs reproductions en HO par Europolitrains (2e partie)
model shopping	**362**	Model-Train, RMA, Roco, Soulleys
le plan du mois au 1/87	**348**	voiture B10 j DEV U 55
divers		à travers les clubs (communiqués), la presse étrangère, des livres et des revues, petites annonces

COUVERTURE : La belle 230 G - 353 (ex 4353 P.O.) conservée en état de marche par la SNCF pour les trains spéciaux "vapeur".

Cliché Jean-Lucien Fournereau

FERPRESS

Fondateur :
Jean-Edmond FOURNEREAU
Directeur :
Jean-Lucien FOURNEREAU
Avec la collaboration de :
Pierre Chenevez, Jean Gillot, Xavier Jacquet, Clive Lamming, Jehan Hubert Lavie, Marcel Le Guay, Francis Marx.
ADMINISTRATION - REDACTION
PUBLICITE - VENTE :
Au siège de la revue, à l'adresse ci-dessous ***Tél.· (97) 24.01.65.***

Loco-Revue, parution mensuelle, sauf août.
En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aérogares.
Prix du numéro (sauf numéros spéciaux mars, juillet-août et décembre) :
France : 9,- F autres pays : 10,- FF.
Abonnement un an (11 numéros) :
France : 86,- F autres pays : 98,- FF.
L'échéance d'abonnement est indiquée en haut à droite du cliché d'adresse.
C.C.P. 2081.39 Paris et 000-0600032-87 Bruxelles.
Référence bancaire : BNP Auray.

Tous droits de reproduction réservés.
Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.
Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

éditions loco revue bp 9 le sablen 56400 auray

TRUCS et MOYENS

clive lamming

UN ÉTAU POUR VOS ESSIEUX

Il est de fréquente nécessité de régler des écartements de roues à la perfection, et, même, de démonter des essieux dont on voudrait changer les roues. Le premier réflexe de l'amateur débutant est de prendre une pince universelle et... aïe ! En effet, immanquablement la pince glisse et pince un doigt... ou bien la roue est arrachée comme une dent au Moyen Age. Et, ensuite, au remontage, on voit la roue tourner avec un petit mouvement narquois et peu joli puisqu'elle est voilée, ou puisque l'axe est tordu. Pire, encore, est la pratique qui consiste à soulever la roue en faisant levier avec un tournevis glissé entre la roue et le châssis de la locomotive, ou entre la roue et le mors d'un étau qui tient l'essieu. Or, justement, l'étau peut être un excellent outil si, toutefois, on l'adapte à cette fonction. Il offre le parallélisme assez rigoureux de son mouvement au serrage, et, surtout, la progressivité parfaitement contrôlable de son mouvement.

Il faut acheter un petit étau courant, du genre de ceux qui sont en vente dans les magasins à grande surface, et qui se fixe à une table par simple serrage. Vous placez votre étau sur la table et, une fois fixé, l'étau sera desserré à fond jusqu'à ce que les deux parties soient séparées : la partie fixe restant sur la table, la partie mobile se libérant avec son filetage et son levier. Vous percez alors le mors de la partie fixe avec un forêt de 3 mm : le trou sera percé de part en part, et sera pratiqué au milieu du mors. Essayez surtout de faire un trou perpendiculaire au mors en utilisant une perceuse à main et en visant fréquemment pour corriger les déviations toujours possibles. Une perpendicularité parfaite est loin d'être nécessaire toutefois, mais elle doit être la meilleure possible. Une fois le perçage fait, vous remontez l'étau et vous le serrez à fond. Vous enfilez la perceuse et son foret de 3 mm par l'autre extrémité du trou et vous percez légèrement le mors mobile pour obtenir une cavité qui soit bien en face du trou (voir fig. 1). Cette cavité ne sera pas plus profonde qu'un millimètre environ.

Votre étau est prêt.

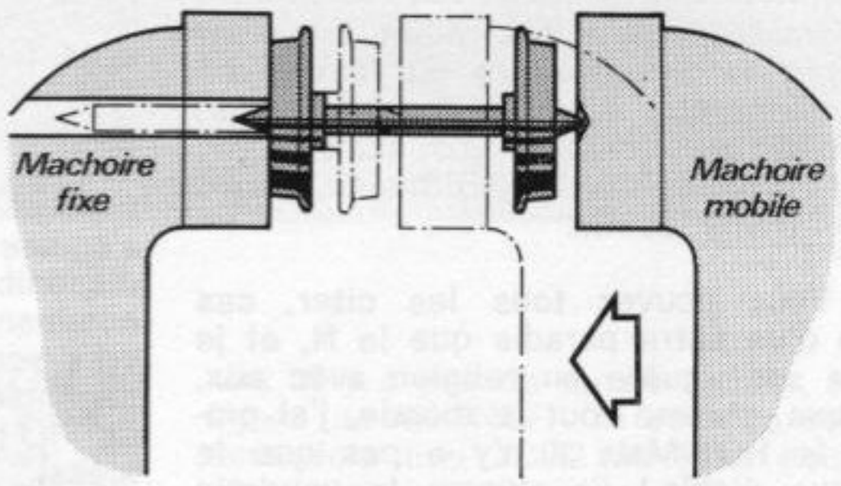
Pour chasser une roue d'un essieu, vous placerez l'essieu dans l'étau préalablement desserré, et vous serrerez jusqu'à amener les mors en contact avec les roues alors que les pointes de l'essieu sont engagées respectivement dans le trou et la cavité qui lui fait face. En serrant vous rapprochez les roues et vous chassez l'essieu par le trou. Vous finirez de chasser l'essieu en utilisant une pièce qui est une tige de 25 à 30 mm sciée dans un clou de 2 ou 2,5 mm de diamètre (voir fig. 2). Cette tige se met dans la cavité, une fois l'étau desserré à nouveau, et chassera l'essieu lors du resserrage de l'étau pour la deuxième fois.

On chassera les roues de wagons sans difficulté. Pour les roues de locomotives à vapeur, il faut songer au bossage de la manivelle qui fait saillie sur certains types de roues. On mettra une rondelle dont le diamètre soit assez petit pour pouvoir permettre de placer la rondelle sur la roue en son centre sans toutefois toucher le bossage. Le mors de l'étau prendra alors appui sur la rondelle qui elle-même appuyera sur la roue et la chassera. Au montage, on prendra la même précaution pour ne pas voiler la roue.

Le réglage des écartements des roues se fera par démontage complet par chassage, puis par remontage et réglage au remontage en serrant très doucement l'étau et en contrôlant avec un pied à coulisse, ou avec un essieu témoin dont on fera coïncider les boudins de roue avec ceux de l'essieu à régler.

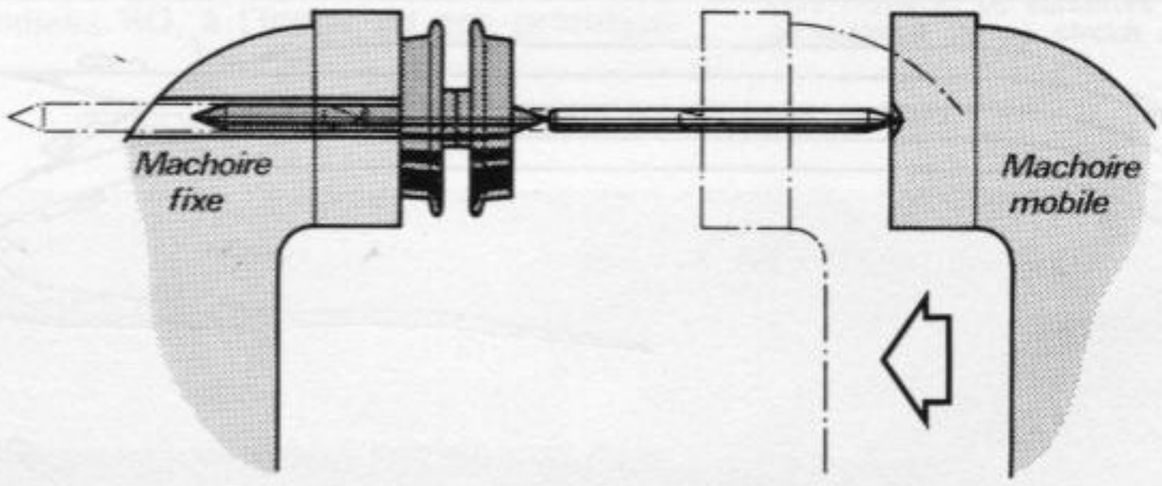
Notons, pour conclure, que le commerce américain et anglais propose un petit arrache-roue à vis très commode qui permet même le démontage d'une roue de locomotive à vapeur sans que l'on soit obligé de démonter l'essieu : la vis pousse directement l'essieu tandis que deux plaquettes retiennent la roue en la prenant par derrière. Toutefois, il faut toujours un système comparable à notre étau pour assurer un remontage correct.

Fig. 1



Un trou dans le mors fixe d'un étau et voilà cet outil transformé en un précieux auxiliaire pour vos travaux de petite mécanique, démontage d'un essieu ou pignon, etc...

Fig. 2



les voitures DEV type U en acier

inox

et leurs reproductions en HO par

europolitrains

jehan-hubert lavie

2° partie, voir également n° 394)

Données techniques et analyse.

Europolitrains nous propose actuellement dix-sept références de voitures DEV inox :

— A⁹jl U56 sur bogies Y20 H équipée de soufflets (réf. 12001) ou de bourrelets (réf. 12002). La même voiture sur bogies Y24z équipée de bourrelets est disponible sous la référence 14001. Cette version correspond à l'évolution la plus récente de la voiture originale.

— A⁹tjl U 56 sur bogies Y20 H équipée de soufflets (réf. 12011) ou de bourrelets (réf. 12012).

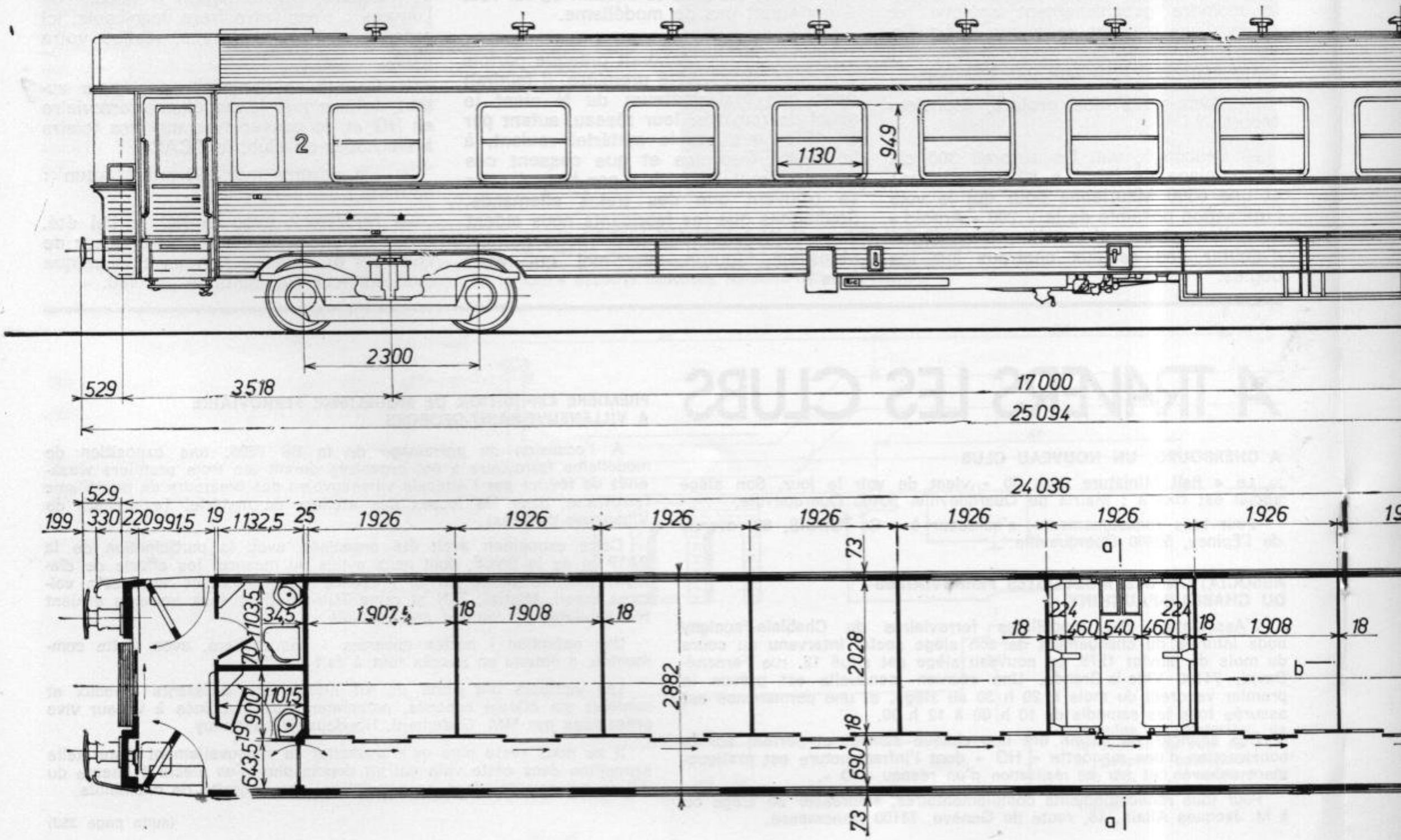
— A⁶rtjl U 56 sur bogies Y20 H équipée de soufflets (réf. 12301).

— A⁵rtjl U 56 même équipement (réf. 12211).

— A⁵rjl U 56 sur bogies Y20 H avec soufflets réf. 12201) ou sur bogies Y24 Z avec bourrelets (réf. 14201).

Les portes d'inter-circulation à un vantail et un hublot correspondent parfaitement aux véhicules réels. Les aménagements intérieurs sont réalisés, dans les voitures à couloir cen-

LE PLAN DU MOIS : Voiture inox SNCF type B¹⁰j 51 87 20



tral, à l'aide de fauteuils en plastique rouge avec têtières rapportées que l'amateur peindra au préalable en blanc. L'A⁹j a des cloisons de compartiments en plastique beige, imitant le formica réel.

— A⁹tjl U 63 (réf. 14011), A⁸txjl U 63 (réf. 14101), A⁶rtjl U 63 (réf. 14301), A⁷Dtjl U 63 (réf. 14111), A⁵rtjl U 64 (réf. 14211).

Toutes ces voitures sont équipées, conformément, de bogies Y24 Z et d'extrémités renforcées avec bourrelets UIC et portes d'inter-circulation à deux vantaux pourvues de baies verticales. Les aménagements intérieurs sont similaires à ceux des voitures du programme U 56. Pour mémoire, signalons que l'équipement cuisine des A⁶rtjl U 56 réelles diffère de celui des A⁶rtjl U 63 (alimentation par gaz butane). De même, les A⁵rtjl U 56 possèdent une cabine téléphonique.

— B¹⁰jl U 57 équipée de soufflets, sur bogies Y20 H (réf. 22001) ou Y24 Z (réf. 24001).

Les portes d'inter-circulation à deux vantaux à un hublot sont exactes. Les banquettes de l'aménagement intérieur sont vert foncé et les cloisons de compartiments vert laitue. Personnellement, nous trouvons cette dernière teinte beaucoup trop crue. Les aménagements France-Trains et CPMR nous semblent, sur ce point, plus réalistes.

j-h lavie

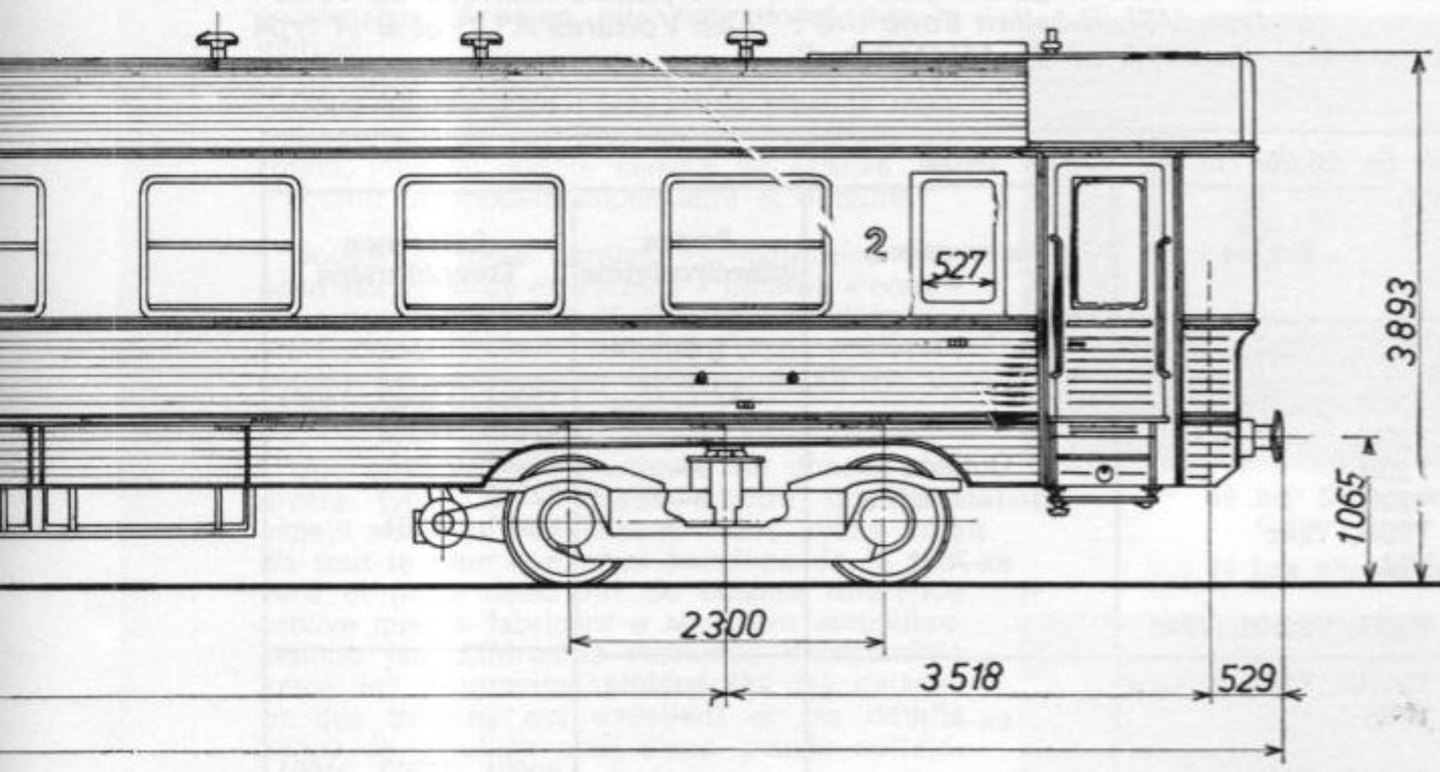
A7Dtjl 51 87 81 80 511-5 DEV type U 63 au centre de gérance de Paris-Ourcq

Cette B¹⁰jl est également disponible, depuis peu, en version « dernier cri » avec bandeau vert pistache (réf. 22002). Europolitrains a d'ailleurs suivi la réalité de très près. puisque l'aménagement intérieur est, lui aussi, modifié : banquettes « tabac » et cloisons de compartiments « grège ».

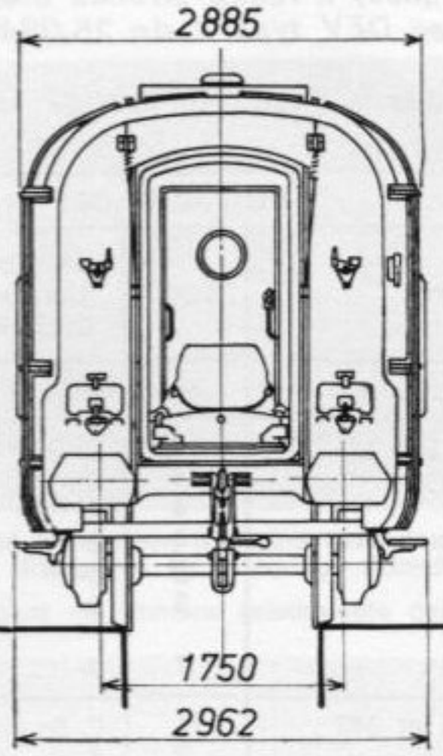
Comme chacun pourra le constater, le nombre de références est important et couvre pleinement l'ensemble des séries et programmes SNCF. Les voitures « cuisine » et « bar » sont à l'honneur et les antécédents professionnels de Victor Weiss au sein de la CIWL ne doivent pas être étrangers à ce pôle d'intérêt ! Cette gamme pourra facilement être complétée par une B⁹jl (bandeau vert pistache, banquettes « tabac », cartouches signalétiques type « Corail »), en modifiant, comme en réalité, une A⁹jl U 56.

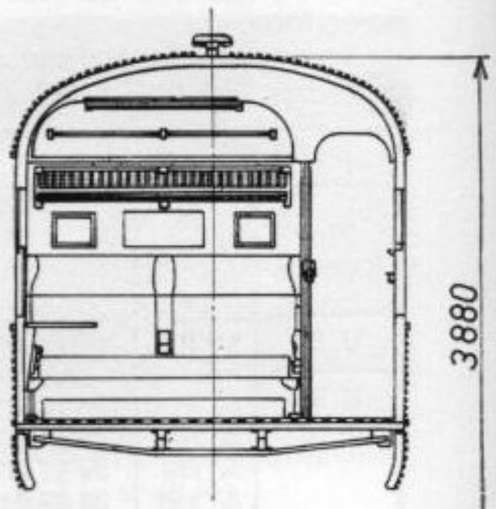
L'assemblage des modèles Europolitrains est moins aisé qu'on pourrait le penser a priori. Le kit se compose d'un nombre raisonnable de pièces : châssis, caisse complète avec toiture, bogies, aménagement intérieur, vitrage et accessoires, dont le positionnement recèle en effet quelques pièges particuliers. Ainsi, la pose des glaces nécessite de limer doucement, avec une lime fine, type Genève, la traverse médiane et la partie supérieure des ouvertures des baies. Le fabricant nous a assurés avoir remédié à ce défaut dès main-

51 87 20 77 001 à 038 DEV type U 55

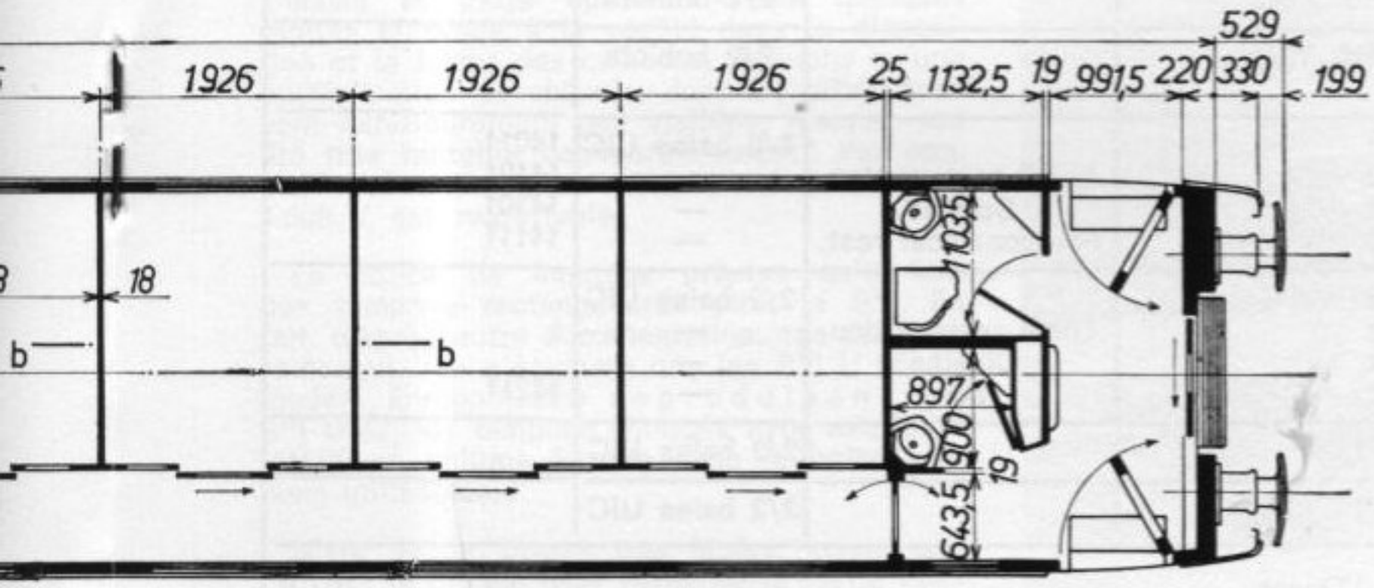


Coupe a

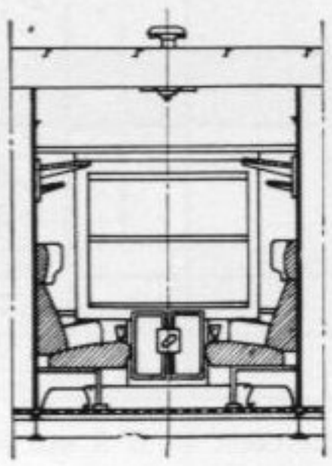




C'est avec le programme de 1955 qu'apparait le type B10 inox sur châssis de 25,094 m. Au 01/10/77, toutes ces voitures étaient affectées au réseau de l'Ouest.
Echelle 1/87 (HO)

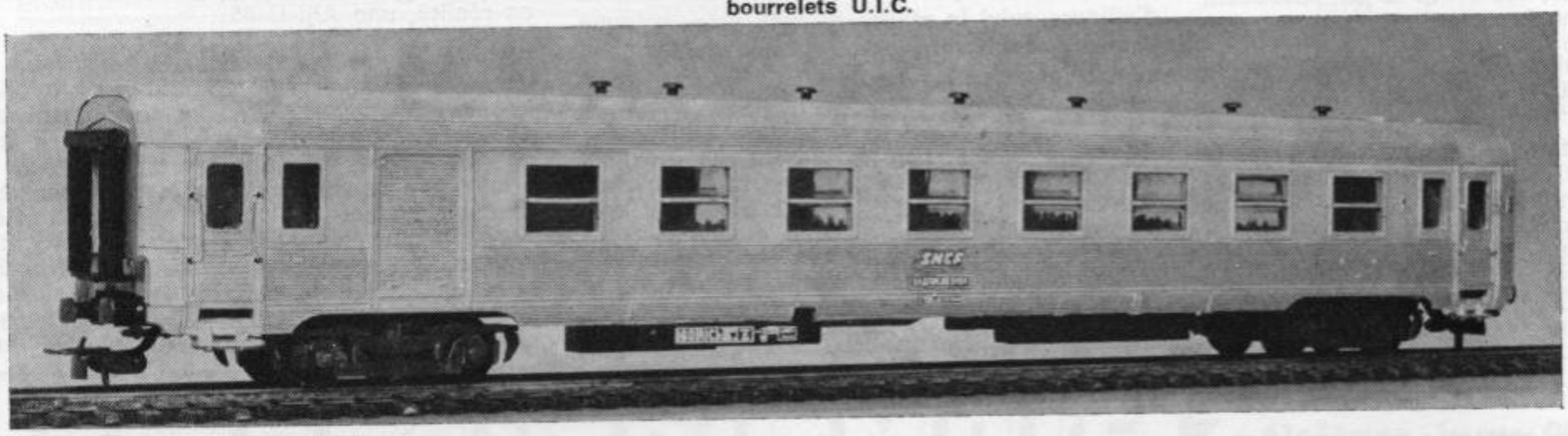


Coupe b



9 - Modele Europolitrains de la B10 51 87 20 77 063-1 DEV type U 57 sur bogies Y 20 H dotée de soufflets. Cette voiture sera disponible en marquage B10 myfi sous peu.

10 - Modèle Europolitrains de l'A7Dtjl 51 87 81 80 513-1 DEV type U 63 sur bogies Y 24z - Notez la forme différente des extrémités équipées de bourrelets U.I.C.



Nota : *Un accident technique, lors de l'impression de notre dernier numéro (décalage de lignes) a rendu erronée une partie de notre tableau sur les voitures DEV type Y de 25,094 m en acier inox.*

Nous rappelons donc ci-dessous le descriptif corrigé des programmes U 63, 64, 69 et 70.

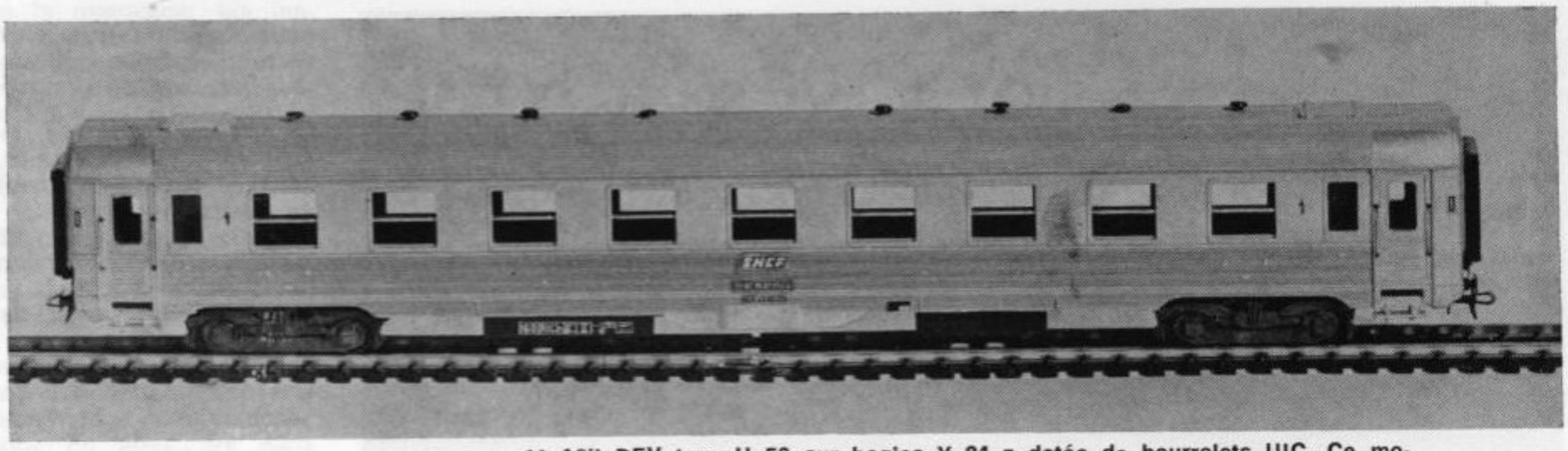
Par ailleurs, le RMA nous signale qu'une erreur s'est glissée dans notre étude sur les voitures Corail parue dans Loco-Revue N° 393 page 220. La CPMR n'a jamais fabriqué de voitures type USI, il fallait donc lire : "Ces Voitures A4 t4 et B10t type USI du RMA et de MMMRG..."

VOITURES DEV type U de 25,094 m en ACIER INOX

Programme	Série	Numéros	Effectif	Affectation au 01-06-77	Bogies	Observations	Portes intercirculation	Référence Europolitrains
U 55	B10 jl	51 87 20 77 001 à 038	38	3-	Y20H, Y20Hd, Y24z		1/1 hublot	
U 56	A9 jl	19 77/87 entre 005 et 023	14	2, 3-	Y20H, Y20Hd, Y24z		1/1 hublot	12001, 12002, 14001
	A9 tjl	19 87 001 à 004	4	2-	Y20H		—	12011, 12012
	A6 rtjl	84 87 301 à 304	4	2-	Y20H	Cuisine	—	12301
	A5 rtjl	84 87 011 à 014	4	2-	Y20H	Bar-Téléphone	—	12211
	A5 rjl	84 87 016 à 017	2	5-	Y20H, Y24z	Bar	—	12201, 14201
	B9 jl *	29 70 201 à xxx	5	3-	Y24z	ex-A9 jl	—	
		29 77 001 à xxx					—	
	B10 jl	20 87 039 à 045	7	3-	Y20H, Y20Hd, Y24z			
U 57	A9 jl	19 87 entre 024 et 043	11	2, 3-	Y20Hd, Y24z, Y24A1s		2/2 hublots	
	B9 jl *	29 70 2xx à xxx	9	3-	Y24z	ex-A9 jl	—	
		29 77 0xx à xxx					—	22001, 22002, 24001
	B10 jl	20 77 046 à 065	20	5-	Y20Hd, Y24z			
U 58	A9 j	19 77/80/87 044 à 083	40	1, 3-	Y20Hd, Y24z		2/2 hublots	
U 59	B10 j	20 80 001 à 008	40	1-	Y20Hd, Y24z		2/2 hublots	
		20 87 066 à 097		4, 5-				
U 63	A9 tjl	19 80 084 à 089	6	2-	Y24z		2/2 baies UIC	14011
	A8 txjl	18 80 090 à 093	4	1-	Y24z	Local restauration	—	14101
	A6 rtjl	84 87 305 à 308	4	2-	Y24z	Cuisine	—	14301
	A7 Dtjl	81 80 511 à 514	4	1-	Y24z	Fourgon/local rest.	—	14111
U 64	A9 tjl	19 87 094 à 096	3	3-	Y24z		2/2 baies UIC	
	A8 txjl	18 87 097 à 102	6	5-	Y24z	Local restauration	—	
	A6 rtjl	84 77 309 à 312	4	2, 3-	Y24z	Cuisine	—	
	A5 rtjl	84 80/87 029 à 035	7	1-	Y24z	Bar	—	14211
U 69	A9 tujl	19 70 111 à 118	8	2, 3-	Y26Pl		2/2 baies UIC	
U 70	A9 tujl	19 70 119 à 138	20	1, 3, 4, 5-	Y26Pl		2/2 baies UIC	

* Au 01-03-78, 27 A9 jl sont transformées en B9 jl sur le réseau de l'Ouest.

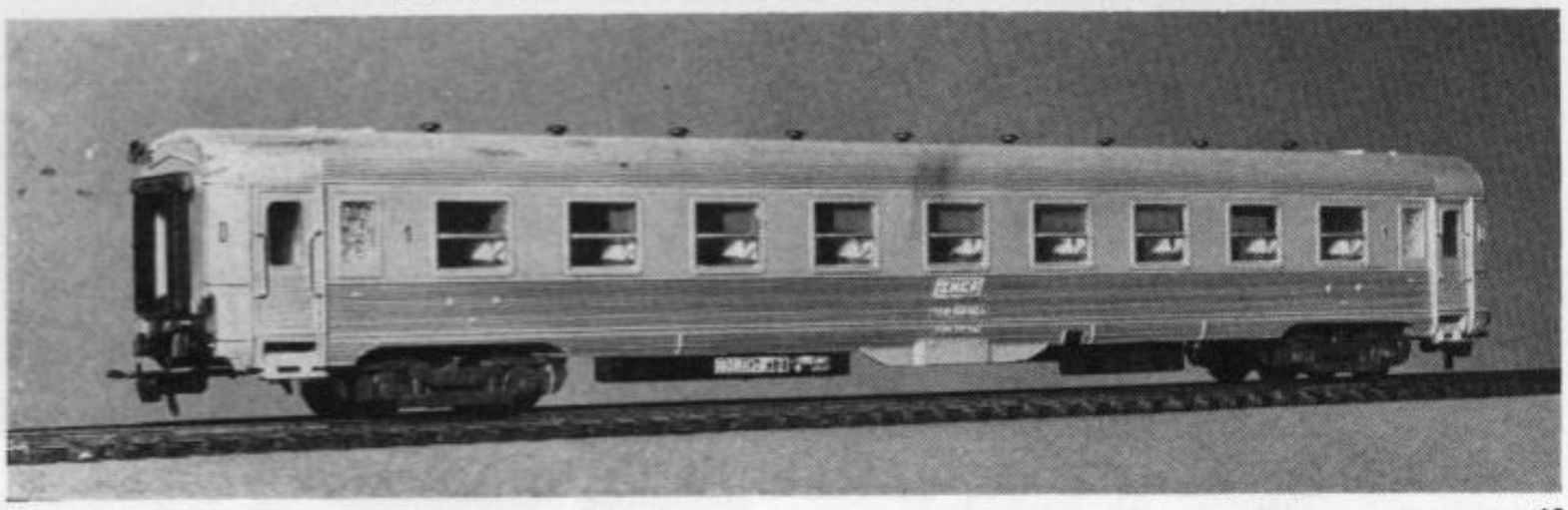
rafaitin



11

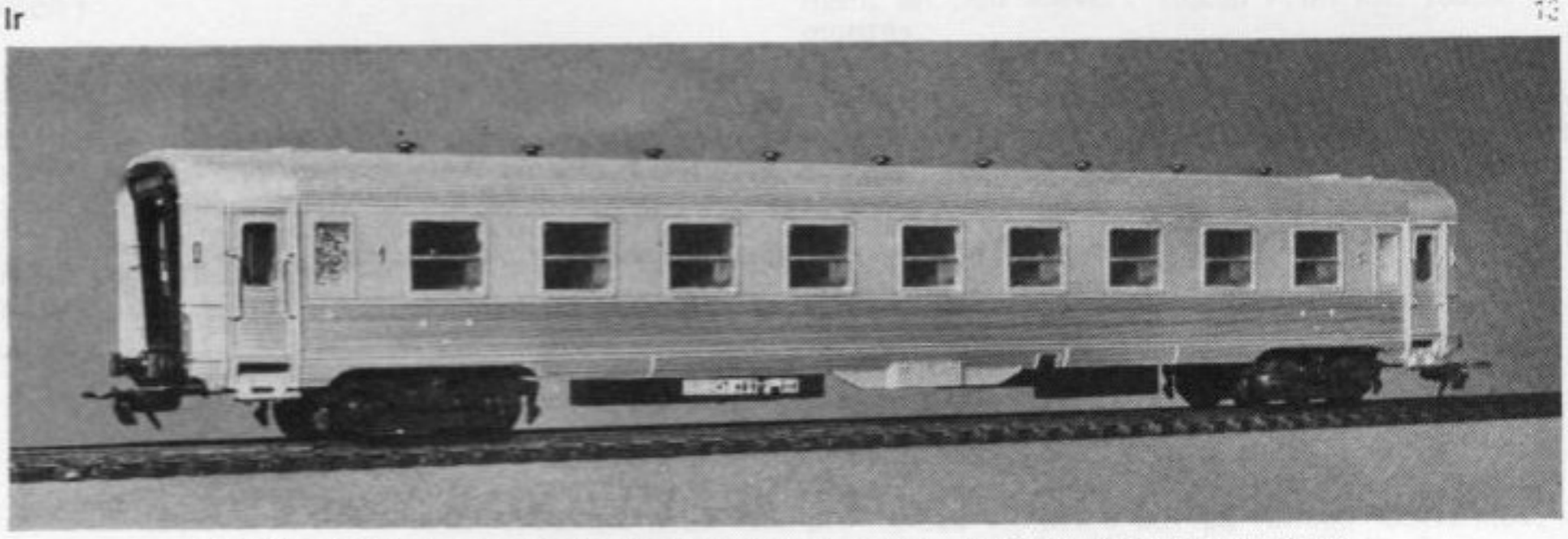
11 A9jl DEV type U 56 sur bogies Y 24 z dotée de bourrelets UIC. Ce modèle, alors en cours de montage, n'avait pas encore reçu d'aménagement intérieur.

12 A9tjl DEV type U 63. Le modèle Europolitrains est doté de fauteuils à têtières rapportées.



12

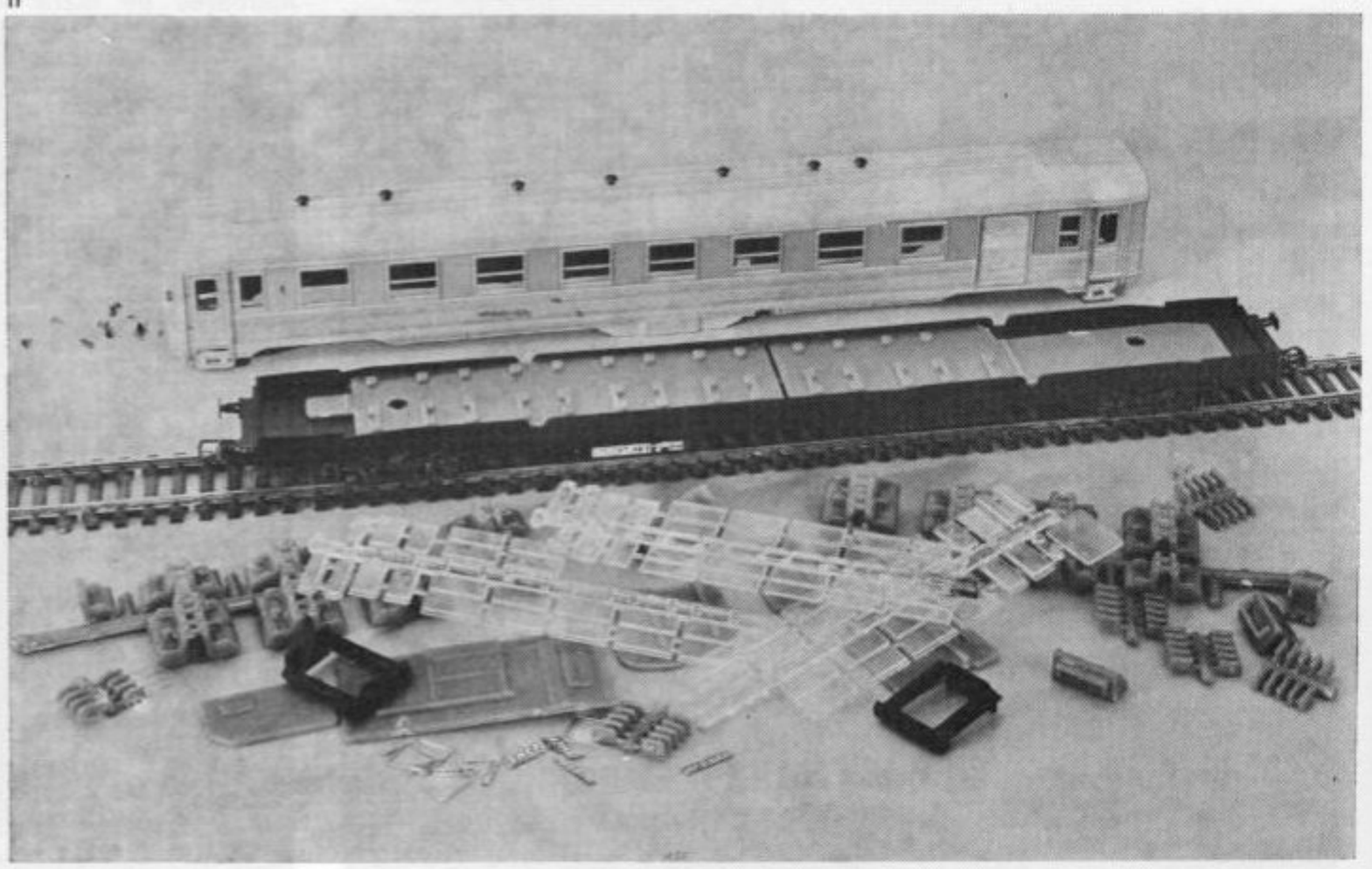
13



13 A9jl DEV type U 56 en version d'origine avec soufflets et bogies Y 20 H. Cette voiture sera disponible en marquage A9myfi sous peu.

14 Les kits comprennent un nombre raisonnable de pièces.

14



tenant. Le montage des rampes d'accès et des aérateurs de toiture demande une perforation délicate des cavités prévues à cet effet. Ajoutons qu'il faut ensuite recambrer convenablement les rampes d'accès (se référer aux illustrations du matériel réel). La confection d'un gabarit de cambrage serait nécessaire pour un travail régulier et précis.

Le kit de la première voiture que nous avons montée (B[10]j, réf. 22001) présentait par ailleurs quelques malfaçons : l'encastrement châssis-caisse ne pouvait être obtenu qu'après des coups de lime fastidieux ; l'injection avait laissé quelques traces de soufflure sur les extrémités et des bulles sur l'un des deux jeux de vitrage. Les kits que nous avons montés depuis ont été corrigés et sans doute ne s'agissait-il là que de défauts de jeunesse propres à la plupart des fabrications. Seul, donc, reste le problème des vitres dont nous n'avons pu encore vérifier la rectification apportée aux modèles mis récemment sur le marché.

Deux heures sont nécessaires pour le montage correct de ces kits par un modéliste entraîné. Plus du double semble nécessaire afin d'obtenir un modèle impeccable et détaillé.

Depuis le mois dernier, Europolitrains propose ses voitures en version « montée » contre un supplément de 25,00 F. Cette solution devrait convenir aux amateurs qui préfèrent consacrer leurs loisirs au super-détaillage de leurs modèles.

Une observation minutieuse de chacun des divers types de voitures montre que leur aspect est très satisfaisant. Nous avons déjà dit tout le bien que nous pensions de la gravure et notre descriptif de chaque référence prouve que le fabricant a reproduit scrupuleusement les différentes variantes d'extrémités selon les programmes. Le galbe des caisses et des toitures est excellent et les détails venus de moulage sont d'une grande netteté.

Une seule gravure a été réalisée pour les châssis et cette option entraîne quelques petites entorses à la réalité dans la disposition et la forme des caissons. Avouons qu'une multiplication de châssis, dont les différences sont extérieurement peu visibles, n'aurait pas été très rentable commercialement ! Par contre, l'absence des câblots d'alimentation 1 500 V est regrettable.

La notice de montage précise qu'il faut des tampons rectangulaires pour la B[10]j. En fait, d'après notre documentation, ces tampons rectangulaires n'équipent que les B[10]j U 55. Le modèle Europolitrains reproduisant une B[10]j U 57, les tampons allongés avec extrémité intérieure oblique fournis dans la boîte sont donc utilisables.

Nous avons trouvé une légère erreur sur l'A[7]Dtj ; la grande baie vitrée de la partie fourgon possède bien, conformément à la voiture réelle, une traverse médiane renforcée munie d'écrous et des barreaux derrière la glace,

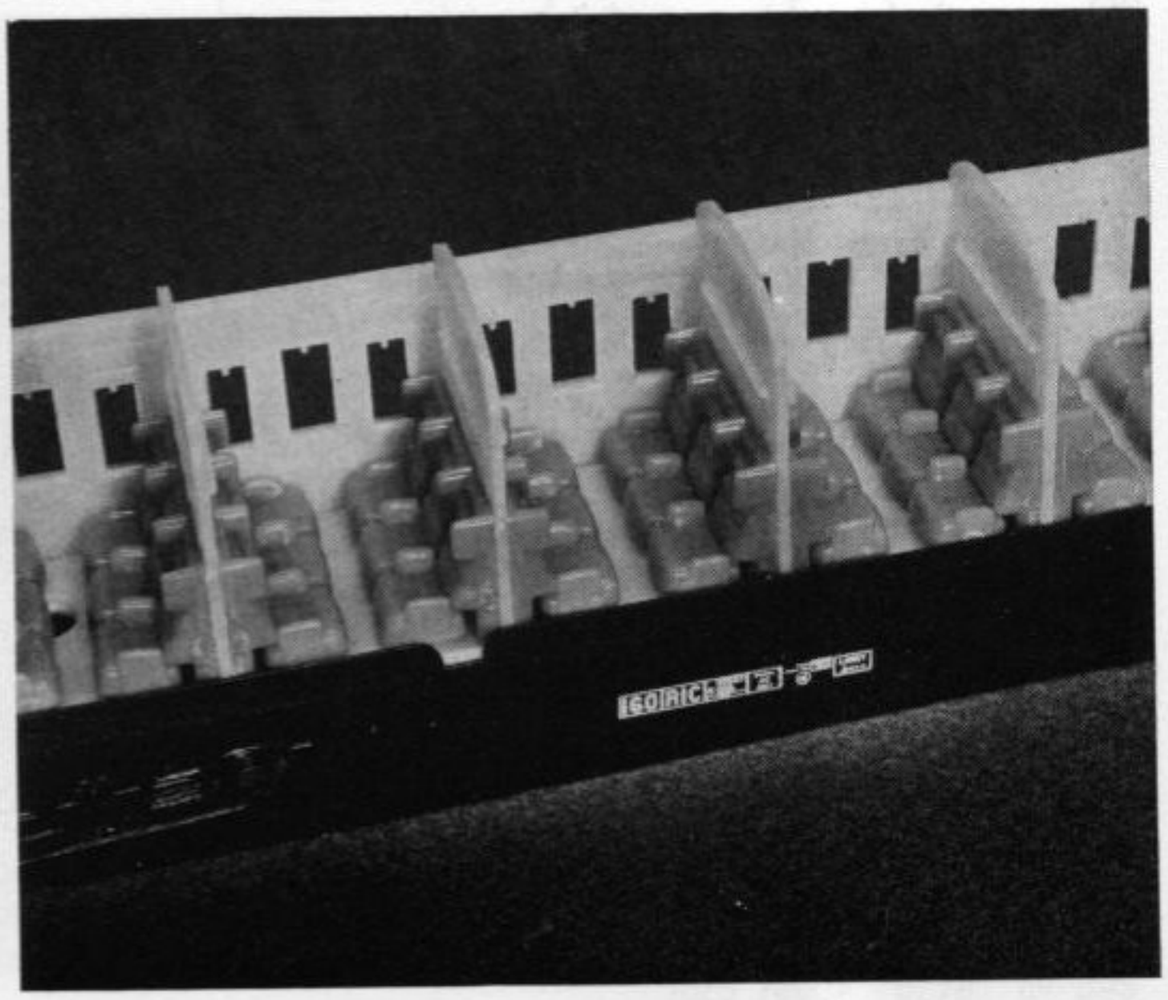
15

15 **Sur notre B10j, toutes les inscriptions étaient parfaitement conformes. Notez le travail de gravure remarquable de René Collard.**

16 **Sur les voitures à couloir central, l'amateur exigeant peindra les têtières rapportées en blanc.**

17 **Les compartiments des A9j sont finement détaillés. Regrettons l'absence des porte-bagages qui, comme le prouve notre cliché, est vraiment trop criante !**

16



mais la petite baie vitrée située près de la porte d'accès aurait dû, elle aussi, recevoir des barreaux de protection.

Les aménagements intérieurs sont remarquables par leur finesse et leur précision. La serrure des portes coulissantes, la poignée de manœuvre du signal d'alarme, les tirettes des stores, le boîtier de commande d'éclairage, les miroirs de courtoisie, les cadres des photographies, tous ces détails figurent dans chaque compartiment, de même que le loqueteau des portes de w.-c. Quelques touches de peinture les mettront parfaitement en valeur. Une ombre, tout de même, au tableau : l'absence criante des porte-bagages.

Les bogies des modèles Europolitrains sont des Y20 H ou des Y24 Z. Leur montage est extrêmement simple (une fois n'est pas coutume dans l'artisanat français !). Il suffit de positionner les deux flasques dans le montant du pont de bogie et de chauffer chaque têton de flasque afin de former une tête de retenue. Nous avons apprécié la finesse des boudins de roues. Le bogie Y20 H comme le Y24 Z sont très correctement gravés. Seuls, les sabots de frein ne sont malheureusement pas dans l'axe des roues, comme cela est d'ailleurs le cas sur les bogies similaires Y24 B France-Trains et Y24 A 1s Jouef. Une disposition conforme était pourtant possible, puisqu'Hornby l'avait réalisée sur son bogie Y20 D (le bogie Y20 D du CPMR n'a pas de sabot du tout !).

Un dernier effort reste donc à faire dans ce domaine pour obtenir des bogies strictement conformes.

La décoration des voitures Europolitrains a été appliquée avec beaucoup de soin. La teinte employée restitue fidèlement l'aspect des véhicules réels. En ce qui concerne la couleur de la toiture, nous ne relancerons pas la polémique qui sévit depuis de longues années. Les voitures en acier inox de la SNCF restent « nettes d'usinage », c'est d'ailleurs là l'avantage de l'acier inoxydable 18/8, et seules les extrémités et certaines pièces reçoivent une laque « gris inox ». Il est pourtant véridique que certaines toitures reçoivent un verni ayant une apparence noirâtre ou brunâtre, au cours de révisions intermédiaires. Les marchepieds sont le plus souvent « gris ardoise 807 » mais nous en avons vus également « gris inox », voire « vert 301 » !

17

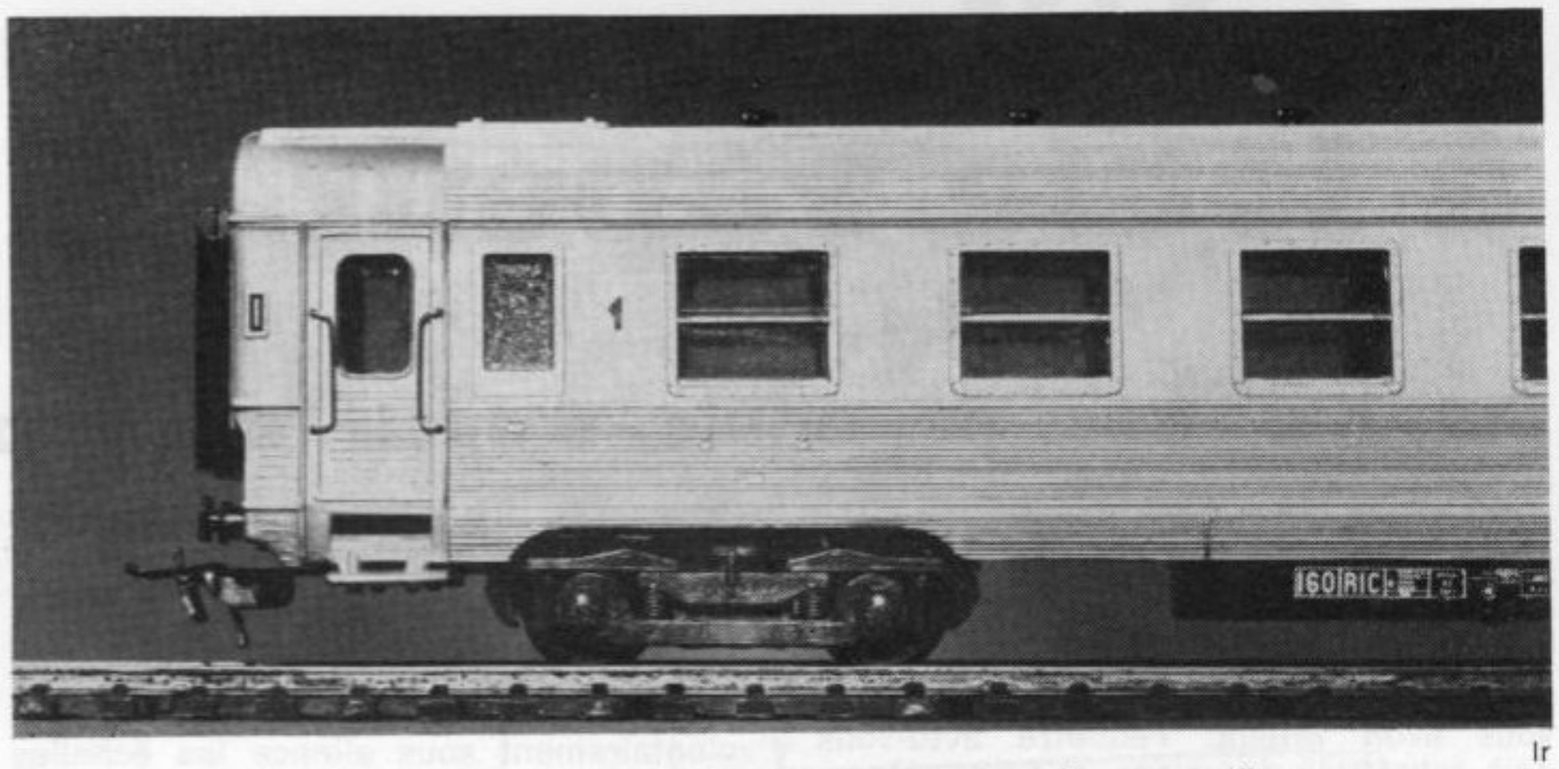
En ce qui concerne le marquage, les inscriptions figurant sur le châssis sont obtenues à l'écran de soie. Elles sont nettes et exactes mais la mention « Landy A*** » n'est valable que pour les voitures affectées au réseau du Nord. Les amateurs désirant reproduire une rame circulant sur un autre réseau, devront donc modifier ce centre de gérance.

Les plaques de numérotation et les sigles SNCF fournis par Europolitrains sont en matière plastique. Des guides facilitent leur positionnement et, après collage au trichloréthylène, nous avons pu constater qu'elles résistaient parfaitement à une exploitation intensive. Quant à leur exactitude, il semble qu'une plus grande rigueur serait nécessaire lors de la vérification des kits. En effet, les deux premiers modèles que nous avons reçus étaient pourvus de plaques exactes : B^{10} (U 57) 51 87 2077 063-1 et $A^{7}Dt$ (U 63) 51 87 81 80 513-1, alors qu'un second envoi comportait des anomalies. Une $A^{9}tj$ avait entre autre des plaques de marquage numérique erronées (51 87 19 87 057-6 correspondant à une $A^{9}j$ U 58 non reproduite par Europolitrains) et des plaques de marquage littéral d'$A^{7}Dtj$! Le modéliste devra donc se montrer exigeant dans son choix, chez le revendeur ou lors de la réception du colis.

Des versions « ancien marquage » seront prochainement disponibles. Les voitures concernées seront vendues complètement décorées.

Perspectives d'utilisation.

D'après les nombreuses marches d'essai que nous avons engagées, nous pouvons dire que les voitures Europolitrains s'inscrivent sans problème dans des courbes de 500 mm de rayon. Les modélistes dont le réseau est équipé de courbes plus serrées devront inciser les deux flèches et la traverse du châssis qui gênent la rotation des roues de bogie situées le plus près du centre de la voiture. Cette opération autorise le passage en courbes de 425 mm de rayon (Jouef) et ne nuit en rien à l'esthétique du modèle lorsqu'il est posé sur la voie.



18 **Afin de respecter la réalité, les mains-courantes des portes d'accès devront être soigneusement recourbées.**

Les essieux ont des axes à pointes fines qui procurent un roulement très doux. Les attelages manquent de rigidité, mais nous pouvons annoncer dès à présent qu'un nouvel attelage du type court sera prochainement commercialisé par Europolitrains. Souhaitons qu'il soit compatible avec l'attelage court Roco !

Pour ceux qui seraient obligés d'incorporer des $A^{8}j$ dans leur rame, afin de respecter une composition réaliste, il nous a semblé, au cours de ces essais, que l'$A^{8}j$ de Jouef serait celle qui s'accorderait le mieux avec les voitures Europolitrains, le modèle Hornby étant, dans ce cas, fortement handicapé par son gabarit étriqué.

En guise de conclusion.

Il est encore trop tôt pour donner un jugement global sur les nouvelles productions Europolitrains. Cette jeune entreprise ne manque pas d'audace en proposant, d'emblée, dix-sept références d'un même type de voiture ! C'est une pratique commerciale toujours séduisante pour le puriste, mais qui entraîne un prix de vente des modèles malheureusement un peu élevé : 105,00 F en kit, 130,00 F montés.

Europolitrains a réalisé, avec ces voitures inox DEV type U des modèles de qualité qui mettent à la portée du modéliste HO un matériel SNCF caractéristique souvent indispensable sur nos réseaux. Nous attendons avec impatience la venue de l'attelage court de la marque et des futures voitures UIC type Y.

A TRAVERS LES CLUBS

(suite de la page 347)

BOURSES ADOLPHE LAFONT DES EXPLOITS MANUELS

La Société Adolphe Lafont, qui depuis plus d'un siècle est le grand spécialiste français du vêtement de travail, mais aussi du vêtement de détente et de week-end, a décidé d'encourager les exploits manuels généralement inconnus, qui font autant de place au rêve qu'à la technique. Et, pour le faire, elle a pris l'initiative de créer douze bourses d'un million de centimes chacune, pour récompenser, chaque année, les auteurs d' « exploits manuels ».

N'importe qui peut prétendre à bénéficier d'une bourse Adolphe Lafont. Il n'y a aucune condition d'âge, de sexe, etc. Par contre une obligation formelle : que l' « exploit manuel » présenté soit réalisé « en dehors de l'activité professionnelle rétribuée ». C'est-à-dire, que ce soit un véritable « hobby » et non une profession. C'est-à-dire qu'une personne dont le métier serait de fabriquer des modèles de locomotives ne pourrait en présenter. Par contre, un tourneur-fraiseur peut parfaitement présenter un moteur miniaturisé, qu'il n'aurait pu que difficilement réaliser sans ses connaissances professionnelles propres...

Les modélistes ferroviaires sont, bien entendu, invités à concourir.

Le processus est le suivant :

1° Ecrire pour manifester sa candidature au :
Comité national pour l'attribution des bourses Adolphe Lafont des exploits manuels, B.P. 254-10, 75464 Paris Cedex 10.

2° Participer, en exposant son « exploit manuel » à l'éliminatoire régionale.

3° Participer, si l'on est sélectionné, à la finale parisienne, fin 1978.

●

CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS-VALLÉES

Le 25 mars a été ouverte la troisième saison pour le chemin de fer à vapeur des Trois-Vallées, circulant sur la ligne 132 de la SNCB.

En 1976, on avait compté 10 000 visiteurs sur ce réseau touristique. 1977 a vu presque 15 000 visiteurs, surtout à cause du festival vapeur du 25 septembre 1977 qui avait rassemblé à Mariembourg beaucoup d'amateurs de chemins de fer.

Un autorail « Talbot » numéroté T9 vient d'enrichir le parc du CFV3V ; il va servir aux circulations les moins fréquentées et permettre, les jours l'affluence, un dédoublement de train et assurer, de façon certaine, la correspondance avec les trains de la SNCB en gare de Mariembourg.

Cet hiver, la locomotive à vapeur AD 07 du CFV3V s'est rendue à l'ADT Ronet, où elle a subi avec succès l'épreuve hydraulique (tous les trois ans en Belgique). Elle a pu être remise en circulation pour la nouvelle saison.

Le livret horaire 1978 comporte six trains réguliers, les jours de fonctionnement du réseau touristique, complétés par deux circulations facultatives en cas d'affluence.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. Warzee J.-M., 25, route de Gembloux. 5002 Saint-Servais.

●

ASSOCIATION DES AMIS DU RAIL DU FOREZ

L'ARF organise, en collaboration avec l'AFAC de Lyon, le dimanche 25 juin 1978, une sortie par autorail spécial sur l'ancienne ligne Lyon - Saint-Paul - Montbrison.

Départ de Lyon-Perrache aux environs de 8 h 00, arrêt à Lyon-Saint-Paul, pour ensuite atteindre Sainte-Foy-l'Argentière, via Lozanne. De nombreux arrêts photos sont prévus. Prix : 40,00 F au départ de Lyon-Perrache ; 35,00 F au départ de Lyon-Saint-Paul.

Possibilité de départ de Saint-Etienne, prix : 60,00 F.

Des paniers-repas seront mis en vente au prix de 30,00 F. Pour tous renseignements, s'adresser, en joignant une enveloppe timbrée à : ARF, gare SNCF, Saint-Etienne.

N.B. — Les horaires détaillés et billets seront envoyés dans la dizaine de jours précédant le départ (sauf cas spécial).

(suite page 357)